

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE GESTÃO PÚBLICA
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

**A EFETIVIDADE DA LEI DA MOBILIDADE URBANA FRENTE A INÉRCIA DA
MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO:**

Reflexões acerca dos avanços no Estado da Paraíba

JOÃO PESSOA

2017

MAGDHA LEÔNIA ALVES DE BRITO

**A EFETIVIDADE DA LEI DA MOBILIDADE URBANA FRENTE A INÉRCIA DA
MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO:
Reflexões acerca dos avanços no Estado da Paraíba**

Artigo apresentado como requisito parcial para
a conclusão da Disciplina Trabalho de
Conclusão de Curso (TCC)

Orientador(a): Prof. Vanderson Carneiro

JOÃO PESSOA

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

A474a alves de britto , magdha leonia .

A EFETIVIDADE DA LEI DE MOBILIDADE FRENTE À INÉRCIA DA
MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO: REFLEXÃO ACERCA DO ESTADO
DA PARAÍBA / magdha leonia alves de britto . – João Pessoa, 2017.
28f.: il.

Orientador(a): Profº Dr. Vanderson Gonçalves Carneiro.

Trabalho de Conclusão de Curso (Gestão Pública) – UFPB/CCSA.

1. MOBILIDADE URBANA. 2. MUNICIPALIZAÇÃO DE TRÂNSITO. 3.
EFETIVIDADE. 4. GESTORES PÚBLICOS. I. Título.

UFPB/CCSA/BS

CDU:35(043.2)

Gerada pelo Catalogar - Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica do
CCSA/UFPB, com os dados fornecidos pelo autor(a)



ATA DE DEFESA DE TCC

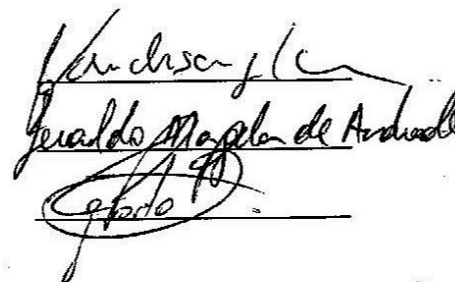
Ao trigésimo primeiro dia do mês de maio de 2017, às 11 horas, na sala ambiente 60 do CCSA, a discente **Magdha Leônia Alves de Brito**, regularmente matriculada no Curso de Tecnologia Em Gestão Pública/ DGP/CCSA/UFPB, defendeu o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado, **"A efetividade da lei da mobilidade frente à inércia da municipalização do trânsito: reflexões acerca do Estado da Paraíba"** fazendo-se presente na banca examinadora o Prof.º Geraldo Magela de Andrade, Eg Porto e Prof.º Vanderson Gonçalves Carneiro (Orientador), sob presidência deste último. A discente obteve nota 9,0 (NOVE), obtendo aprovação na disciplina TCC.

João Pessoa, 31 / 05 / 17

Prof. Orientador: Vanderson Gonçalves Carneiro

1º Examinador: Geraldo Magela de Andrade

2º Examinador: Eg Porto


Vanderson Gonçalves Carneiro
Geraldo Magela de Andrade
Eg Porto


Alberto Ricardo H. Clemente

Secretário da Coordenação do Curso de Tec. em Gestão Pública

Alberto Ricardo H. Clemente
Assistente em Administração
SINAE: 1600141

**A EFETIVIDADE DA LEI DA MOBILIDADE FRENTE À INÉRCIA DA
MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO:
Reflexões acerca do Estado da Paraíba**

Magdha Leônia Alves de Brito¹

Vanderson Carneiro²

RESUMO:

O presente artigo contextualiza sobre como lei a de Mobilidade Urbana ainda não conseguiu, pelo menos não em sua plenitude, fazer com que a Municipalização do Trânsito torne-se efetiva em muitos municípios que possuem mais de vinte mil habitantes, e especificamente no Estado da Paraíba. É perceptível que que ainda estamos longe da efetividade almejada e que começamos agora a dar os primeiros passos no que se refere à eficiência (que é componente da efetividade). Na Paraíba a realidade ainda é distante do ideal, temos apenas 27 dos 223 municípios com o trânsito municipalizado (cerca 12,11%), e destes 27 apenas 15 fazem parte do universo de cidades com mais de 20.000 habitantes. As cidades paraibanas que já municipalizaram seu trânsito são em sua maioria as que mais concentram riquezas e que possuem maior número populacional. O estudo ainda apresenta os avanços do Governo em criar métricas para auxiliar no processo de Mobilidade Urbana e como essas iniciativas ainda estão longe de se tornarem uma realidade, principalmente nas cidades pequenas. Expõe-se também um compilado de fatores-chaves para o alcance da efetividade, assim como, os limites desses fatores e sugestões de melhoria dos mesmos. Dentre a problemática estudada detectou-se alguns problemas centrais que dificultam a municipalização do trânsito, dentre estes, a falta de empenho dos gestores, o excesso de burocratização, a falta de treinamento e de projetos qualificados e a falta de planejamento financeiro dos municípios. O estudo ainda apresenta os aspectos jurídico-legais que cerceiam a realidade do trânsito brasileiro, evidenciando inclusive o roteiro para uma municipalização do trânsito. O trabalho é todo teórico e utiliza-se da abordagem qualitativa para refletir sobre a temática. Dentre as principais reflexões encontram-se o papel dos gestores públicos nesse processo de Municipalização do Trânsito, as melhorias que o Código de Trânsito e a Lei de Mobilidade Urbana trouxeram para a realidade das cidades brasileiras, e os impasses que travam o sucesso do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Além disto, reflete-se como todas as pessoas são corresponsáveis pelo sucesso da empreitada da construção de uma sociedade mais responsável pelo seu trânsito e sua respectiva mobilidade.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Municipalização do trânsito. Efetividade. Gestores Públicos. Municípios da Paraíba.

¹ Graduanda do Curso Superior em Tecnologia Gestão Pública pela Universidade Federal da Paraíba. E-mail: magdhaalves@gmail.com

² Professor Doutor em Ciências Sociais pela UFMG e integrante do Corpo Docente do Departamento de Gestão Pública da Universidade Federal da Paraíba. E-mail: vandersonc@yahoo.com.br

1 INTRODUÇÃO

A Gestão Pública é uma área em crescente expansão acadêmica e extremamente necessária para o desenvolvimento das Nações. Ao perceber o cotidiano das cidades pode ser visto a necessidade dos gestores públicos em se preocuparem com problemas de mobilidade urbana, não se restringindo apenas a fluência do tráfego, mas estendendo-se também a necessidade de um bom transporte, trânsito, infraestrutura, dentre outros (PINHEIRO, 2013).

Assim sendo, um sistema de transportes eficaz é fator crucial para o desenvolvimento harmônico de uma determinada região e o seu bom gerenciamento (por intermédio de soluções práticas, e meramente através de soluções teóricas), amenizam diversos problemas, dentre estes, os relacionados à poluição, aos congestionamentos e aos acidentes de trânsito (CAMPOS, 2002). Todavia, é perceptível dentro da realidade brasileira uma considerável evolução dos sistemas de transportes ao longo do tempo, mesmo ainda existindo deficiências graves a serem compreendidas e sanadas, assim como, fatores que afetam diretamente o meio ambiente e a mobilidade urbana (MATTEI; AMORIM; LIEDKE, 2011).

Este último elemento, a mobilidade urbana, vem ganhando cada vez mais destaque do Estado que passa a encará-lo como um dos fatores determinantes para o alcance qualidade de vida das pessoas. A partir de um conceito mais recente, pode-se compreender a mobilidade urbana como:

um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infra-estrutura urbana. Este é um conceito bem mais abrangente do que a forma antiga de tratar os elementos que atuam na circulação de forma fragmentada ou estanque e de administrar a circulação de veículos e não de pessoas (SEMOB, 2007, p. 15).

Contudo, sabe-se que a realidade da maioria das cidades brasileiras é complexa, visto que, há uma enorme diversidade no que tange as escalas geográficas e populacionais de município, bem como peculiaridades locais acerca da mobilidade urbana conforme disposto na Constituição Federal, no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e no Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), que se referem a organização e funcionamentos dos transportes coletivos de passageiros, da infraestrutura viária e da gestão do trânsito (OLIVEIRA JÚNIOR, 2011). Feriencic (2013) acrescenta que a Gestão Pública municipal deve atentar-se para a oportunidade e a exigência legal de se ter um Plano de Mobilidade bem

estruturado e capaz de receber recursos orçamentários do Estado destinados à mobilidade urbana.

Silva (2013) destaca que a gestão pública, dentro da ótica da mobilidade urbana, encontra no trânsito um grande desafio para o desenvolvimento das cidades, sendo necessário um cuidado especial com este elemento, tanto para evitar danos ao meio ambiente, quanto para potencializar o desenvolvimento da sociedade.

Um dos passos para a plena mobilidade urbana é a municipalização do trânsito, sendo que esta representa:

“(...) a efetiva possibilidade do Prefeito administrar de forma integral e sistêmica os problemas municipais referentes a mobilidade urbana, correlacionando-os com transporte de passageiros e planos diretores. Municipalizar, portanto, é fundamental para o futuro das cidades, permitindo que ações tomadas no presente possibilitem a melhora efetiva da qualidade de vida no futuro, melhorando a circulação e reduzindo consideravelmente o número de mortos em acidentes de trânsito (Dutra, 2004)”.

Conforme Simino (2016) é de responsabilidade das prefeituras o planejamento, projeto, operação, fiscalização e educação de trânsito em todo seu território, abrangendo assim, questionamentos relativos ao pedestre, à circulação, ao estacionamento, à parada de veículos e à implantação da sinalização também são de competência local. Simino (2016) ainda relata que de acordo com dados da Perkons (empresa especializada em segurança viária e mobilidade urbana) tão somente 25% dos 5.575 municípios brasileiros têm o trânsito municipalizado, sendo o nordeste a região do país com menor índice de cidades com o trânsito municipalizado (14,3%).

Na Paraíba temos um número atual de 27 municípios vinculados ao Sistema Nacional de Trânsito com o seu trânsito municipalizado, representando 12,11% dos 223 municípios paraibanos. A expectativa nos próximos anos é que esse número possa crescer, visto que, várias prefeituras já possuem interesse em municipalizar o seu trânsito e já aprovaram leis municipais e estão em processo de regulamentação junto ao DENATRAN, tais como os municípios de Prata, Conde, Uiraúna e Guarabira (DENATRAN, 2017).

Percebe-se que, mesmo tendo origem jurídico-legal e mesmo possibilitando uma série de vantagens aos municípios que adotam a prática da municipalização do trânsito muitas cidades ainda não fazem uso de fato de uma municipalização do trânsito. Contudo, é necessário para entendimento desta realidade questionar quais são os fatores compõem o sucesso ou o insucesso no que se refere à municipalização do trânsito? Que contribuições

teóricas já existem acerca dessa temática? E que desafios os municípios paraibanos, em particular, encaram para alcançar a efetividade da lei da mobilidade e assim, reduzir à inércia da municipalização do trânsito?

Desta forma, compreende-se que o estudo da Gestão Pública sob o enfoque da mobilidade urbana é extremamente relevante de ser estudado, visto que, esse tema é atualmente um dos maiores problemas a serem encarados nas grandes cidades brasileiras, pois o sistema de transportes não atende efetivamente a demanda existente (GUIMARÃES NETO, 2010). A SEMOB (2007) corrobora e acrescenta que o estudo da Mobilidade Urbana torna-se relevante, pois esta é fator inerente a diversas atividades humanas, promovendo a qualidade de vida e o desenvolvimento socioeconômico, principalmente no que diz respeito aos benefícios que podem ser gerados à cidade a partir de todos os serviços urbanos.

O estudo da municipalização visa solucionar problemas e promover melhorias na vida dos habitantes das cidades, facilitando assim, o acesso a mobilidade urbana e regulando a circulação urbana e a organização do território da cidade (FARIA, 2008). Todavia, o Brasil, é destaque no mundo todo por ter uma boa legislação de trânsito quanto à restrição ao consumo de álcool, mas ainda peca ao negligenciar alguns ajustes de trânsito tais como, a falta de fiscalização das estradas e do controle de velocidade, itens que estão dentro da mobilidade urbana e da municipalização de trânsito (OLIVEIRA, 2016). Portanto, a partir do que fora exposto, torna-se necessário analisar quais limitantes existem para que a Lei (Lei 10.257/01) que estabelece que os municípios acima de 20 mil habitantes e todos aqueles obrigados, na forma da lei, possuam uma municipalização de trânsito (BRASIL, 2013) e compreender porque apenas uma pequena parcela dos municípios paraibanos municipalizaram seu trânsito até o presente momento.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

Este artigo ao estudar a avaliação da efetividade da Lei da Mobilidade frente à inércia da municipalização do trânsito utiliza-se dos critérios de classificação de pesquisa propostos por Marconi e Lakatos (2003), sendo estes: a tipologia, a técnica utilizada, a abordagem e o objeto de pesquisa.

Para efeito de classificação dentro do critério da tipologia, este estudo classifica-se como sendo do tipo Artigo Científico de Análise. Este tipo de artigo caracteriza-se por

analisar os elementos que constituem um determinado assunto e a sua relação com o todo, observando a descrição, a classificação e a definição do assunto, visando assim, compreender a estrutura, a forma, o objetivo e a finalidade da temática em estudo (MARCONI; LAKATOS, 2003; COSTA, 2011).

A técnica de pesquisa utilizada neste estudo é a Análise Bibliográfica e de Documentação Indireta compreendendo a Pesquisa Documental do tipo Arquivos Públicos (Documentos oficiais e Publicações Parlamentares). Fonseca (2002) comenta que uma pesquisa bibliográfica é a construção a partir de observações teóricas e práticas através de meios escritos e eletrônicos, tais como: livros, artigos científicos, páginas de web sites dentre outros, com a intenção de mostrar ao pesquisador conhecimentos aprimorados embasando-o em seus procedimentos metodológicos, tal como ocorre neste estudo. Fonseca (2002) ainda acrescenta sobre a pesquisa documental:

“A pesquisa documental recorre a fontes mais diversificadas e dispersas, sem tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais, cartas, filmes, fotografias, pinturas, tapeçarias, relatórios de empresas, vídeos de programas de televisão, etc”. (FONSECA, 2002, p. 32).

Uma visão complementar sobre Análise Documental é a seguinte:

“A análise de documentos é a variante mais antiga para realizar pesquisa, especialmente no que diz respeito à revisão de literatura. Além de procedimentos tradicionais de leitura e resumo de idéias, é possível extrair e sumarizar resultados por meio de meta-análise (e.g., ROSENTHAL, 1984 apud GÜNTHER, p. 205)”.

Utiliza-se nesta pesquisa a abordagem qualitativa. Tal escolha deve-se a uma relação estreita entre a realidade e a subjetividade do pesquisador, sendo o mesmo elemento crucial para o bom desenvolvimento da pesquisa (KAUARK; MANHÃES; MEDEIROS, 2010). E o objeto de estudo desta pesquisa são todos os municípios do Estado da Paraíba, em particular os 27 municípios que já municipalizaram o seu trânsito.

Do ponto de vista dos objetivos essa pesquisa é classificada com Exploratória, sendo tal classificação usada com o objetivo de se obter retornos preliminares a problemática estudada nesta pesquisa (VIEIRA, 1999). Observa-se ainda que esta pesquisa é exploratória por buscar informações acerca de uma temática que ainda precisa muito ser estudada e desenvolvida, não sendo a mesma investigada em sua totalidade, seja por meio de pesquisas

bibliográfico ou de entrevistas com indivíduos que fazem parte do fenômeno estudado (GERHARDT; SILVEIRA, 2009; KAUARK; MANHÃES; MEDEIROS, 2010).

3 RESULTADOS

Uma cidade para ser considerada sadia precisa permitir que as pessoas desenvolvam suas atividades em locais próximos (seu local de trabalho, sua moradia e seu local de estudo), contribuindo para evitar os longos deslocamentos diários dentro de uma rede de mobilidade urbana, auxiliando assim a racionalização do uso do automóvel, assim como de outros meios de transporte (KNEIB, 2016). Sabe-se que o fato das cidades crescerem rapidamente após a Revolução Industrial não possibilitou um planejamento eficaz dos itens de mobilidade urbana, principalmente nos grandes centros e metrópoles (CRUZ; CRUZ; CERETTA, 2016).

Ao crescerem, esses grandes centros populacionais propiciam aos indivíduos uma maior possibilidade de desenvolvimento econômico e social, principalmente nas áreas financeira, de educação, de entretenimento, cultura e dentre outras como também um conjunto de problemas típicos das grandes cidades relacionados principalmente com a poluição, a insegurança, a questões de saúde e ao trânsito (NASSAR; VIEIRA, 2016).

Dentre estes problemas dos grandes centros o trânsito é sem dúvidas um dos mais complexos e urgentes de ser estudado, compreendido e melhorado. Vasconcellos (1998, p.11) conceitua trânsito como sendo o “conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma de movimentação geral de pedestres e de veículos”.

Já Machado (2003) apresenta o conceito de trânsito mais amplo como sendo uma clara disputa coletiva e conflituosa pelo espaço físico, pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, sendo essa negociação, marcada muitas vezes, por bases ideológicas e políticas, refletindo como cada indivíduo de fato se enxerga na sociedade e de seu acesso real ao poder. Desta forma, o trânsito não é apenas o ir e vim das pessoas ou das coisas, mas um aglomerado de fatores físicos, estruturais, sociais e até ideológicos de como cada cidadão pensa e de como ele se locomove pelo espaço físico para usar os equipamentos urbanos.

O Governo Brasileiro, ciente da necessidade de modernização das estruturas de funcionamento do trânsito, instituiu o Código de Trânsito Brasileiro em 23 de setembro de 1997 (integrado ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT), através da Lei nº 9.503 trazendo um

panorama de mudança a realidade do trânsito brasileiro incluindo novas possibilidades de gerenciamento, competindo agora aos municípios administrar o trânsito e atender a cada especificidade local (NEVES , 2014). A Confederação Nacional de Municípios (2013) acrescenta que o objetivo central desta lei fora criar o ambiente propício para permitir que o Trânsito aconteça em condições seguras, resguardando a vida e a segurança das pessoas, estabelecendo assim, competências a serem compartilhadas entre os três níveis de governo, distribuindo obrigações específicas entre cada nível a partir de mecanismos que tornam a municipalização do trânsito viável.

Silva Neto (2015) afirma que a Municipalização do trânsito ocorre quando o município se vincula ao Sistema de Trânsito Nacional (STN) e quando:

“(...) o município assume a responsabilidade de organizar seu órgão gestor e de planejar projetos para operacionalizar a fiscalização no perímetro urbano e nas suas estradas municipais. A Prefeitura também passa a desempenhar tarefas de educação e aplicação de penalidades administrativas quando de infrações despenhadas pelos agentes municipais de trânsito (SILVA NETO, 2015, p.14)”.

Desta forma, municipalizar o trânsito é desenvolver políticas públicas que a permitirão a coletividade no trânsito, e ainda que haja alegações de que a implantação da municipalização do trânsito é cara despense muito tempo, sabe-se que a municipalização implicará em um aumento da melhoria da qualidade de vida da população que ganhará com a redução de redução de acidentes, a melhor sinalização da cidade, a organização de estacionamento público, a redução nos gastos na saúde e em melhorias na educação dos condutores e pedestres, resultando num lucro social bem maior que os custos para implementação da municipalização do trânsito (SILVA NETO, 2015).

Contudo, Mendonça (2014) traz alguns limites acerca da Municipalização do Trânsito e a necessidade de integração de todos os órgãos participantes, citando que:

“Com a municipalização do trânsito, o município assume a gestão do trânsito, mas questões relacionadas aos condutores (formação, expedição de permissão para dirigir, expedição de CNH, RENACH, etc.) e aos veículos automotores (registro, licenciamento, documentação, RENAVAM, etc.) competem ao DETRAN. Dessa forma, a prefeitura passa a ser a responsável pelas demais questões ligadas ao trânsito municipal e cada um de seus setores fica responsável por uma questão específica, mas é preciso que todas as atividades funcionem de forma integrada, para isso cada área do órgão possa ajudar as demais áreas, possibilitando assim a resolução de diversos problemas de mobilidade urbana (MENDONÇA, 2014, p. 27)

O DENATRAN (2000) ciente destes limites e para que haja de fato a implementação da Municipalização do Trânsito de modo a integrar as realidades locais a parâmetros nacionais sugere o seguinte modelo de implantação de Municipalização do Trânsito:

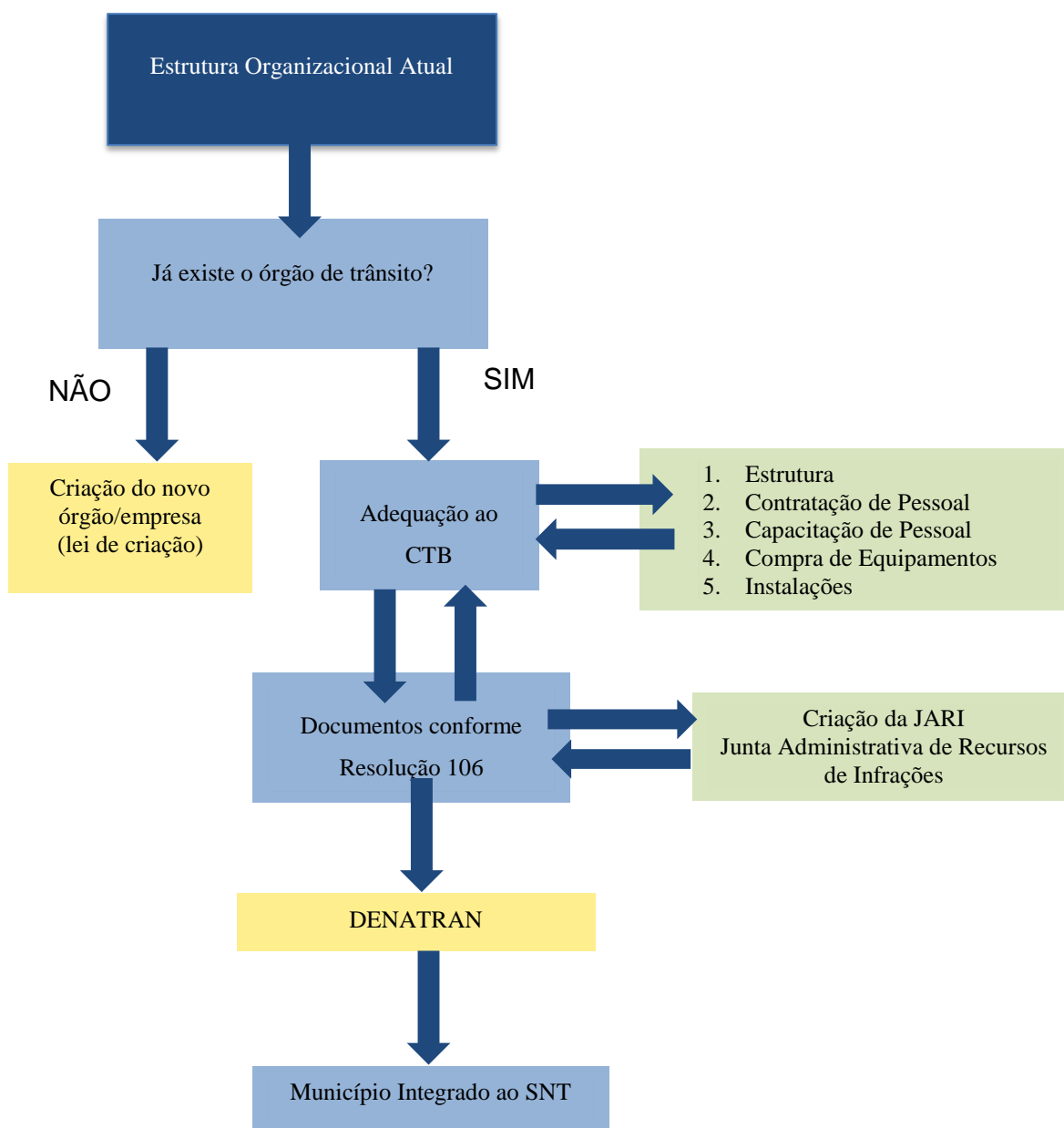


Figura 1. Etapas da Municipalização (DENATRAN 2000, p. 40)

Em 03 de janeiro de 2012, a legislação brasileira reforçou a necessidade da Municipalização do Trânsito ao instituir a Lei no 12.586 que definiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, consolidando-se assim, como um instrumento de garantia ao crescimento das cidades e de locomoção das pessoas (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE

MUNICÍPIOS, 2013). Quando criada a Nova Lei da Mobilidade Urbana previa a obrigatoriedade de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) para todas as cidades com mais de 20 mil habitantes até o ano de 2015 com pena para dos municípios que não se adequarem a esta Lei não receberem subsídios financeiros da União. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS, 2013; CRUZ; CRUZ; CERETTA, 2016).

Assim conforme a nova legislação, pode-se entender mobilidade urbana como:

(...) um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Por exemplo, a disponibilidade de meios e infra-estrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve vai necessitar de meios e infra-estrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local (BRASIL, 2005, p. 3).

Todavia, ao se pensar em mobilidade e circulação urbana é relevante considerar que as Leis (tanto de Criação do Código Brasileiro de Trânsito quanto a Lei Nacional de Mobilidade Urbana) são fundamentais para elucidar problemas advindos da utilização do espaço, distribuindo a diversos órgãos do Sistema de Trânsito Nacional a gestão do trânsito, regulamentando critérios e comandos normativos pra assegurar a mobilidade da população (Mendonça, 2014). Podemos destacar, a partir desses critérios a serem regulamentados e comandos normativos, algumas obrigações básicas para a implementação da municipalização do trânsito em quatro áreas distintas (legal, institucional, financeira e técnica) conforme especifica o DENATRAN (2000) a partido do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sendo apresentado a seguir:

Área	Artigo	Obrigações
Legal	Art. 24 e 21	Municipalizar o trânsito
	Art. 1º	Assegurar o direito ao trânsito em condições seguras
	Art. 73	Responder às solicitações dos cidadãos
	Art. 75	Participar de programas nacionais de educação e segurança de trânsito
	Art. 74	Criar área de educação
	Art. 74	Criar Escola Pública de Trânsito
	Art. 93, 94 e 95	Adequar legislação municipal referente a: calçada, passeio, obras e eventos na via e fora da via etc.
	Art. 24, 23 e 21	Fiscalizar o trânsito diretamente através de seus agentes próprios ou indiretamente, através da Polícia Militar (sempre com base em convênio), autuando, aplicando as penalidades de multa e arrecadando as multas que aplicar (diretamente através da arrecadação própria ou indiretamente através do Detran)

Área	Artigo	Obrigações
Institucional	Art. 8	Organizar e criar órgão ou entidade municipal de trânsito
	Art. 16	Criar a Jari
	Art. 24 e 21	Integrar-se ao SNT
	Art. 25	Firmar convênio com o Governo do Estado sobre: acesso ao cadastro, bloqueio e desbloqueio; gestão de trechos de rodovias estaduais (se for o caso) etc.
	Art. 25	Firmar convênio com o Governo Federal sobre gestão de trechos de rodovias federais (se for o caso)
Financeira	Art. 25	Firmar convênio com outros órgãos ou entidades municipais (se for o caso)
	Art. 320	Aplicar recursos das multas em projetos de trânsito
	Art. 320	Repassar 5% das multas para programas nacionais
	Art. 16 e 337	Apoiar financeiramente a Jari e o Cetran
Técnica	Art. 24 e 21	Planejar, organizar e operar o trânsito no âmbito da circulação, do estacionamento e da parada
	Art. 24 e 21	Responsabilizar-se pela implantação e manutenção da sinalização de trânsito
	Art. 95	Autorizar e fiscalizar obras na via ou fora da via pública
	Art. 24 e 21	Controlar circulação de veículos especiais
	Art. 93	Analisar projetos de polos geradores

Tabela 1. Resumo das obrigações e necessidades dos municípios (DENATRAN 2000, p. 17)

Contudo, apesar da legislação do CBT e da Lei de Mobilidade Urbana e dos municípios serem claras, no longo prazo, alcançarem um bom retorno com a Municipalização do Trânsito o que se ver é que ainda há muito a se avançar. Atualmente, segundo o DENATRAN (2017), no Brasil apenas 27,31% de todos os municípios possuem trânsito municipalizado, sendo o Tocantins o Estado com o menor percentual de municipalização (4,32%) e o Rio Grande do Sul o que apresenta o maior percentual de cidades com o trânsito municipalizado (94,16%).

O DENATRAN (2017) ainda relata que dentre todas as regiões do Brasil o Nordeste é a que apresenta o menor percentual de municipalização do trânsito (13,78%). Dentre os estados nordestinos a Paraíba é o quarto pior com apenas 12,11% do trânsito municipalizado, ficando a frente apenas dos Estados do Tocantins (4,32%), Piauí (4,91%) e do Rio Grande do Norte (9,58%). Na Paraíba dos 223 municípios existentes apenas 27 deles possuem o seu trânsito municipalizado, sendo estes: Alhandra, Aroeiras, Barra de Santana, Bayeux, Cabedelo, Cajazeiras, Campina Grande, Fagundes, Itaporanga, João Pessoa, Lagoa seca, Mamanguape Monteiro, Patos, Piancó, Pitimbu, Pombal, Queimadas, Remígio, Salgado de São Félix, Santa Helena, Santa Rita, São Mamede, Sapé, Serraria, Soledade e Sousa. Graficamente a disparidade entre as cidades com trânsito municipalizado e o restante do Estado da Paraíba pode ser visto na figura que se segue:

MAPA DA MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO - ESTADO DA PARAÍBA

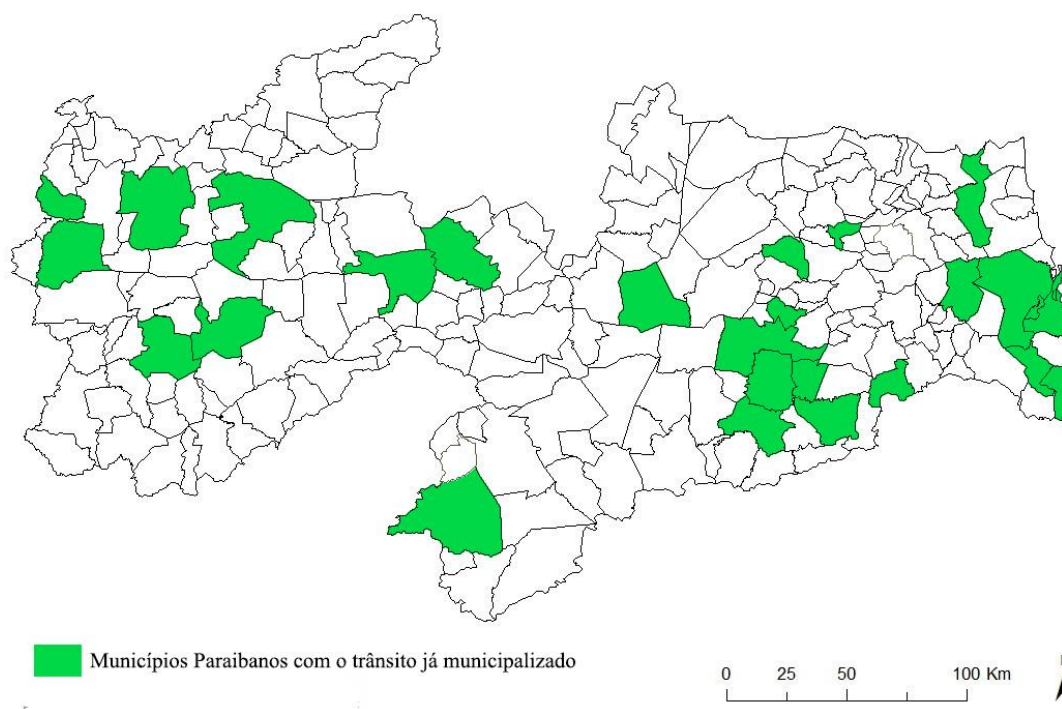


Figura 2. Mapa da Municipalização do Trânsito – Estado da Paraíba (cf. DENATRAN, 2017).

Percebe-se que uma parcela significativa dos 27 municípios que possuem trânsito municipalizado concentra-se nas regiões metropolitanas de João Pessoa (06 municípios) e de Campina Grande (06 municípios). E que outra parcela relevante encontra-se no sertão paraibano (07 municípios). Tais cidades, na sua maioria, agrupam uma boa parte da população e da frota de veículos estadual (formada em sua essência por motocicletas e automóveis), conforme está explicitado em detalhes mais adiante.

A partir do que fora aprendido infere-se sobre os fatores que impedem a efetividade da Lei da Mobilidade diante da necessidade de municipalização do trânsito de tantas cidades que possuem mais de 20.000 habitantes, e em especial quais fatores impedem que outras tantas cidades paraibanas ainda não possuam um trânsito municipalizado, mesmo com a Lei de Mobilidade Urbana. Para nortear esta análise observa-se as quatro áreas citadas anteriormente e se explana sobre quais fatores garantem o sucesso de uma municipalização do trânsito, e quais problemas impedem a efetividade da mobilidade urbana e do processo de municipalização do trânsito nas diversas cidades do Brasil, incluindo as cidades paraibanas. Além disto, considera os 7 eixos temáticos de indicadores criados recentemente pelo

Ministério das Cidades para a discussão dos fatores que medem a eficiência da Lei de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2016).

4 DISCUSSÃO

Para que a legislação que determina as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana fosse de fato concretizada decorreu-se um período de 17 anos sendo discutida dentro e fora do congresso federal. Contudo, o principal instrumento para sua efetivação é o uso adequado dos Projetos de Planos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PMNU) adequados a realidade local e sem esta, os municípios não acessarão aos recursos orçamentários federais para projetos de infraestrutura de transporte locais (ITDP BRASIL, 2016).

O Alcance da eficiência deve ser algo cotidiano, principalmente na esfera pública. O Ministério das Cidades (2016) define a Eficiência da implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) como sendo a “avaliação de tempo e recursos empregados para implementação dos princípios, diretrizes e objetivos da PNMU (eficiência na entrega de produto)”

Preocupado com a eficiência (que compõe a efetividade) da Lei de Mobilidade Urbana é que o Ministério das Cidades lançou recentemente um documento (Indicadores de efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana) com as diretrizes e indicadores para mensurar e assim poder ter critérios de comparação entre as cidades, bem como, o controle de como a evolução Mobilidade Urbana está ocorrendo em todo país.

O Ministério das Cidades (2016) subdivide em sete eixos (categorias) que agrupam os indicadores correlacionados de efetividade da Mobilidade Urbana, sendo estes apresentados a seguir:

Eixo Temático	Prazo	Indicadores
1. Qualidade do sistema de mobilidade urbana	Curto	- Percentual da população que gasta 1 hora ou mais no deslocamento casa-trabalho (total e por faixa de renda)
	Médio	-Percentual de pontos de acesso com informação sobre itinerário, horário, tarifa, integração, mapas por modo
	Médio	-Pesquisa de satisfação do usuário
	Longo	- Índice de Desempenho Operacional
2. Desenvolvimento urbano Integrado	Curto	-Percentual da população vivendo próxima a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade (total e por faixa de renda)
	Médio	-Percentual de habitação de interesse social próximas ao transporte de média ou alta capacidade

	Médio	- Percentual de hospitais públicos próximos a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade
	Médio	- Percentual de universidades públicas próximas a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade
	Longo	- Índice de distribuição da população em relação aos postos de Trabalho
3. Sustentabilidade econômica e financeira	Curto	-Percentual de receita extra tarifária do sistema de transporte coletivo por ônibus
4. Gestão democrática e controle social	Longo	-Índice de transparência
	Longo	- Índice de participação social
5. Acesso e equidade	Curto	- Peso do custo de transporte público na renda média
	Médio	- Evolução do número de passageiros no sistema de transporte público coletivo
	Médio	- Percentual da população próxima a pontos de embarque de transporte público coletivo
	Médio	- Percentual de postos de trabalho próximos a terminais e estações de transporte de média e alta capacidade
	Longo	- Razão entre número médio de viagens por modo dos moradores de domicílios mais ricos em relação aos mais pobres
	Longo	- Divisão modal por faixa de renda
6. Sustentabilidade ambiental	Curto	- Percentual de combustíveis renováveis na matriz energética do transporte
	Curto	- Emissões de gases de efeito estufa (GEEs) per capita
	Curto	- Emissões de poluentes locais per capita
	Médio	- Percentual de dias com boa qualidade do ar
	Médio	- Número de viagens feitas por modos de transporte não motorizados x modos de transporte motorizados
	Médio	- Número de viagens feitas por transporte coletivo x motorizado individual
	Longo	- População exposta ao ruído de tráfego
7. Acidentes de transportes	Curto	- Número de mortos devido a acidentes de trânsito por 100 mil habitantes (total e por modo de deslocamento)
	Curto	- Número de feridos hospitalizados devido a acidentes de trânsito por 100 mil habitantes (total e por modo de deslocamento)
	Curto	- Gasto com internações de feridos hospitalizados no SUS devido a acidentes de trânsito por 100 mil habitantes
	Curto	- Gasto total com indenizações (mortes e invalidez) pagas pelo Seguro DPVAT

Tabela 2. Indicadores priorizados por eixo temático (Adaptado de Ministério das Cidades, 2016, p. 20-21)

Percebe-se, contudo, que a criação destes indicadores por meio do Ministério das Cidades por um lado propicia um sistema de controle amplo com indicadores robustos e bem sequenciados acerca da Mobilidade Urbana, mas por outro lado, distancia principalmente os gestores públicos dos pequenos municípios de poderem utilizar esta metodologia em suas cidades no campo da Municipalização do Trânsito. Após análise destes indicadores percebe-se que a efetividade pretendida não observa claramente fatores cotidianos e típicos da municipalização do trânsito, tais como, a sinalização das ruas, os estacionamentos públicos, a mobilidade para pessoas com deficiência física dentre outros, condição esta inclusive

reconhecida no mesmo texto pelo Ministério das Cidades (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016).

O que impulsiona a Lei de Mobilidade Urbana a se complementar com a Municipalização do Trânsito é a utilização de uma Gestão Pública Estratégica focada em resultados alcançados com efetividade. Gomes (2009, p. 25) corrobora afirmando que “o aumento da eficiência das organizações e das políticas públicas é uma questão de adequar racionalmente o emprego de recursos aos objetivos estabelecidos”.

Assim sendo, é preciso enxergar, a luz da teoria e da prática, quais fatores geram a efetividade esperada na Municipalização do Trânsito; quais limites impedem o desenvolvimento deste fator de sucesso e; de que forma estes limites podem ser reduzidos ou eliminados. Desta forma apresenta-se a lista a seguir expondo alguns fatores detectados a partir da reflexão crítica obtida revisão bibliográfica e documental que este artigo se utilizou para compreender o que ainda faz muitos municípios permanecerem em plena inércia mesmo tendo uma Lei de Mobilidade Urbana com diretrizes claras e com prazos definidos para sua colocação em prática que auxiliam numa Municipalização do Trânsito mais eficiente:

Fator de efetividade para a municipalização do trânsito	Como a literatura acadêmica enxerga esse fator?	Qual a problemática do fator?	Como este fator pode ser mais efetivo ou solucionado?
Interligação de Setores e Órgãos Administrativos	“(…) cada um de seus setores fica responsável por uma questão específica, mas é preciso que todas as atividades funcionem de forma integrada, para isso cada área do órgão possa ajudar as demais áreas, possibilitando assim a resolução de diversos problemas de mobilidade urbana (NEVES, 2014, p.27)”.	Falta de Comunicação entre os diferentes setores envolvidos e/ou excesso de burocracia entre os setores.	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzindo etapas do processo de Municipalização que não agregam ou que dificultam o objetivo final. - Análise dos ruídos de comunicação entre os setores/órgãos envolvidos e agilidade no cruzamento e repasse de informações cruciais para a efetivação da Municipalização do trânsito
Alinhamento Político para a Municipalização do Trânsito	“A municipalização do trânsito é vista como de grande valia para a administração local atender a necessidade da população, sendo útil politicamente aos gestores no enfoque da segurança dos que circulam especialmente no espaço público urbano, pois quanto maior for o espaço	Excesso de protecionismo político e eleitoreiro; Mudanças partidárias e de gestão e; Falta de visão sobre a temática Trânsito (SILVA NETO, 2015)	<ul style="list-style-type: none"> -Gestão de Conhecimento aprimorada com a criação de Manuais e Documentos que facilitem no momento da transição entre governos municipais; - Cumprimento a rigor do princípio da Impessoalidade no Serviço para evitar que as vontades particulares se

	empreendido pelo órgão ou entidade municipal de trânsito para aplicar a lei, executando suas atribuições com seriedade e responsabilidade, menor o número de acidentes, de mortes, de perdas sociais econômicas (DENATRAN, 2003 <i>apud</i> SOUZA; CALVET, 2014, p. 404)”.	sobreponham ao bem comum; -Compromisso dos Gestores e Legisladores Municipais com a Municipalização do Trânsito (SILVA NETO, 2015).
Obtenção e Uso adequado dos recursos financeiros para os órgãos de trânsito	<p>“No aspecto financeiro, os municípios devem reverter os recursos obtidos com as multas em projetos de trânsito, com a obrigação de repassar 5% do montante arrecadado para programas nacionais, conforme prevê o art. 320, do CTB (SILVA, 2016, p.10)”.</p>	<p>A falta de recursos financeiros necessários para manter e equipar o órgão de trânsito. Para o executivo municipal, a municipalização do trânsito vem apenas onerar o orçamento e levar o município à perda da qualidade dos demais serviços prestados à comunidade, sem a devida contrapartida em termos da melhora das condições de mobilidade e segurança dos veículos e pedestres; (FRANÇA; JACQUES, 2007, p. 144,145)</p> <p>- Convênios com Prefeituras e Secretarias de outros municípios; - Utilizar-se da criatividade e bom senso para adaptar estruturas de trânsito já existentes e evitar que novos custos se originem (SILVA NETO, 2015).</p>
Bons Projetos Técnicos de Municipalização do Trânsito e Qualificação e Treinamento Técnico	<p>“Para que o processo de municipalização do trânsito venha a ser efetuado, serão necessários que o município siga passos previstos no código de trânsito brasileiro, que nada mais é, que a estruturação administrativa a preparação técnica e a adequação legal do município as normas definidas pelo CONTRAN e ao disposto nas resoluções normativas”(SOUZA; CALVET, 2014, p. 404).</p>	<p>“Carência de bons projetos que reflete a pouca estrutura técnica dos municípios (SIMINO, 2014, p.2)”.</p> <p>- Contratação de Equipe técnica ou empresa de Consultoria Especializada para desenvolver projetos de Municipalização do Trânsito com Qualidade; - Qualificação e Treinamento adequados para os gestores e pessoas envolvidas no processo de Municipalização de Trânsito.</p>
Qualificação e Interesse dos Gestores a frente do projeto de Municipalização do Trânsito	<p>“Os serviços (..) devem ser desenvolvidos por profissionais altamente treinados e bem qualificados para tal função, é preciso que estejam em concordância com os profissionais d planejamento e também de fiscalização, para que aconteça uma parceria entre eles. É preciso integração entre operacional, planejamento e fiscalização (MENDONÇA, 2014,</p>	<p>Falta de mão de obra qualificada para implementar e gerir o órgão de trânsito no município; Falta de Alinhamento dos Projetos locais com as exigências Federais (ITDP Brasil, 2016) “(…) desconhecimento ou desinteresse dos gestores municipais relativo à sua importância e aos benefícios que a municipalização podem trazer” (SILVA NETO, 2015,</p> <p>- Treinamento profissional realizado por órgão ou empresa competente; - Acompanhamento e Cobrança da População por resultados no andamento das Atividades de Municipalização do Trânsito; - Adoção de cadernos de referência com critérios técnicos para desenvolvimento de projetos de boa qualidade</p>

	p.28)".	p. 21).	(ITDP Brasil, 2016)
Controle sistemático das ações desenvolvidas	<p>“(…) padronizar os critérios técnicos, financeiros e administrativos, fixando normas comuns em todos os Estados para a execução das atividades de trânsito (SOUZA; CALVET, 2014, p. 400)”.</p> <p>(....) é importante considerar que as leis e normas de trânsito, (...) , surgem a partir da necessidade trazer soluções aos embates advindos da utilização do espaço, (...), exercendo função regulamentadora em criar critérios e comandos normativos que assegurem a mobilidade da população (MENDONÇA, 2014, p.10-11)</p>	<p>Não há parâmetros de comparação comuns para o controle da municipalização do trânsito ou não se é utilizado efetivamente as métricas desenvolvidas pelo Ministério da Cidade para avaliação do processo de Mobilidade Urbana (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016)</p>	<p>-Criação de Indicadores e Métricas para acompanhar e avaliar o processo de Municipalização do Trânsito; (DENATRAN, 2000; Art. 21, IV, BRASIL, 2012)</p> <p>- Utilização efetiva das métricas já existentes (BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016)</p> <p>- Utilização de Ferramentas Gerenciais da Área de Gestão de Projetos e de Sistemas e Métodos Gerenciais.</p>

Tabela 3. Resumo dos Fatores de Sucesso para uma Municipalização do Trânsito eficiente (Dados da Pesquisa, 2017)

A criação da tabela apresentada toma como ponto de partida as áreas (Legal, Institucional, Financeira, Técnica) que são obrigatórias a todos os municípios quando estes se vinculam ao STN e passam a municipalizar o seu trânsito. Compreende-se que há abertura para que outros estudos identifiquem outros fatores de efetividade, assim como, outras soluções teóricas ou práticas. Verifica-se que a problemática dos fatores apresentados é bastante comum em várias cidades do país e que as soluções apontadas podem sim ser alcançadas

Avalia-se, todavia, que há inúmeros fatores (falta de conhecimento, de recursos, de interesse, de projetos bem elaborados etc.) que limitam a Municipalização do Trânsito e impedem a efetividade da Lei de Mobilidade Urbana, mas é cada dia mais necessário que os gestores públicos procurem seguir ao menos os princípios da Administração Pública (Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência) e a partir destes possam gerar ganhos substanciais para a população e para a cidade como um todo. E devido à falta de organização, interesse e gestão de diversos municípios é que o Governo Federal editou

Medida Provisória recente (ano de 2016) prorrogando até 2019 para o pleno cumprimento dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana nas cidades que ainda não o fizeram (ALVES, 2016). Possibilitando um pouco mais de tempo aos gestores, principalmente os das pequenas cidades, para se adequarem a lei de Mobilidade Urbana.

Na Paraíba, a realidade encontrada é que a municipalização do trânsito ocorreu principalmente nas cidades mais populosas que concentram a maioria da renda do Estado e o um número maior da frota de veículos. Contudo há na Paraíba, segundo o IBGE (2017), existem 34 cidades que possuem mais de 20.000 habitantes e que se enquadram na Lei de Mobilidade Urbana, sendo que apenas 15 destas já municipalizaram seu trânsito, faltando ainda 19 cidades (das 34 que possuem mais de 20.000 habitantes) para que a Paraíba cumpra as exigências legais

Um panorama geral da realidade das 27 cidades que possuem seu trânsito municipalizado na Paraíba é apresentado a seguir:

Município	População (2010)	PIB per capita (2013)	Frota de Veículos (2016)	Relação: habitantes por veículo	Órgão Gestor de Trânsito
Alhandra	18.007	R\$ 31.794,00	4.686	3,84	Departamento Municipal de Trânsito
Aroeiras	19.082	R\$ 5.558,00	2.307	8,27	Departamento Especial Municipal de Trânsito
Barra de Santana	8.206	R\$ 5.614,00	1.171	7,01	Departamento especial municipal de trânsito
Bayeux	99.716	R\$ 9.801,00	26.791	3,72	Departamento Municipal de Trânsito
Cabedelo	57.944	R\$ 32.977,00	22.893	2,53	Departamento de Trânsito e Transportes
Cajazeiras	58.446	R\$ 12.688,00	29.070	2,01	Superintendência Cajazeirense de Transporte e Trânsito
Campina Grande	385.213	R\$ 16.347,00	168.963	2,28	Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos
Fagundes	11.405	R\$ 6.562,00	2.229	5,12	Departamento Especial Municipal de Trânsito
Itaporanga	23.192	R\$ 8.073,00	7.282	3,18	Superintendência Itaporanguense de Transporte e Trânsito
João Pessoa	723.515	R\$ 19.284,00	355.132	2,04	Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana
Lagoa seca	25.900	R\$ 7.673,00	7.238	3,58	Departamento Especial Municipal de Trânsito

Mamanguape	42.303	R\$ 9.583,00	13.227	3,20	Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito
Monteiro	30.852	R\$ 9.029,00	8.056	3,83	Superintendência de Trânsito e Transporte de Monteiro
Patos	100.674	R\$ 11.067,00	45.858	2,20	Superintendência de Trânsito e Transportes Urbanos
Piancó	15.465	R\$ 8.138,00	4.573	3,38	Superintendência Municipal de Trânsito
Pitimbu	17.024	R\$ 7.105,00	2.003	8,50	Departamento Municipal de Trânsito
Pombal	32.110	R\$ 8.234,00	11.976	2,68	Departamento de Transporte e Trânsito
Queimadas	41.049	R\$ 8.583,00	12.729	3,22	Diretoria de Transporte e Trânsito
Remígio	17.581	R\$ 6.831,00	4.308	4,08	Superintendência de Municipal de Trânsito
Salgado de São Félix	11.976	R\$ 5.951,00	1.497	8,00	Departamento Municipal de Trânsito
Santa Helena	5.369	R\$ 6.009,00	1.123	4,78	Diretoria Municipal de Trânsito
Santa Rita	120.310	R\$ 14.243,00	34.938	3,44	Departamento de Transportes e Trânsito
São Mamede	7.748	R\$ 7.500,00	1.608	4,82	Departamento Especial Municipal de Trânsito
Sapé	50.143	R\$ 7.770,00	14.261	3,52	Departamento Municipal de Trânsito
Serraria	6.238	R\$ 9.069,00	804	7,76	Departamento Especial Municipal de Trânsito
Soledade	13.739	R\$ 8.939,00	3.784	3,63	Departamento Municipal de Trânsito
Sousa	65.803	R\$ 11.870,00	28.407	2,32	Superintendência de Transporte e Trânsito
Panorama dos Municípios com Trânsito Municipalizado	2.009.010	R\$ 10.973,78	816.914	2,46	
Panorama do Estado Paraíba	3.766.528	R\$ 11.834,54	1.146.807	3,28	
Panorama do Brasil	190.755.799	R\$ 24.065,00	91.178.065	2,09	

Tabela 4. Resumo da realidade de Municipalização do Trânsito das cidades paraibanas que já estão vinculadas ao Sistema de Trânsito Nacional e possuem seu trânsito municipalizado (Dados da Pesquisa, 2017)

Em comparativo com o restante do Estado percebe-se que estas cidades representam 53,34% de toda a população do estado, e que acumulam um PIB *per capita* similar a realidade do estado, entretanto bem abaixo da realidade nacional e observa-se ainda que a frota de

veículos destas cidades são responsáveis por 71,24% de toda a frota do Estado. Além disto, estes municípios apresentam mais veículos em circulação do que o restante dos municípios Estado, em média a cada 2,46 habitantes possuem um veículo, enquanto que no estado da Paraíba como um todo a cada 3,28 habitantes possuem um veículo.

É interessante ressaltar que 12 das 27 cidades que possuem o trânsito municipalizado não possuem 20.000 habitantes, e portanto não estão obrigadas a se adequarem a Lei de Mobilidade Urbana, mas preferiram fazer isto porque observaram as vantagens que este processo trás para o município e vislumbraram futuros próximos onde suas estruturas de trânsito não suportarão o crescente número de veículos a circular em seus territórios, precisando assim organizar as estruturas municipais de trânsito.

É possível que as 19 cidades (no caso as cidades de Guarabira, São Bento, Esperança, Catolé do Rocha, Alagoa Grande, Pedras de Fogo, Solânea, Itabaiana, Conde, Rio Tinto, Princesa Isabel, Areia, Mari, Caaporã, Bananeiras, Alagoa Nova, Cuité, Araruna e São José de Piranhas) que ainda faltam municipalizar o trânsito para se adequarem a Lei de Mobilidade Urbana estejam sofrendo com o grande número de exigências dos órgãos regulamentadores e fiscalizadores, assim como, haja cobrança para que os gestores públicos e suas equipes sejam capacitados para melhor gerenciar pessoas, projetos e recursos financeiros. Há de considerar-se também que vários destes municípios já se encontram em processo de vinculação ao Sistema Nacional de Trânsito junto DENATRAN.

É necessário portanto, para que haja efetividade da Lei de Mobilidade Urbana nas cidades que possuem mais de 20.000 habitantes na Paraíba, que os gestores e a comunidade busquem soluções para sanar os problemas e que criem formas de não apenas arrecadar dinheiro com o trânsito, mas deixa-lo harmônico para todos os envolvidos neste processo (Estado, pedestres, condutores, agentes e órgãos públicos de trânsito).

5 CONCLUSÕES

Diante do que fora exposto conclui-se que a Mobilidade Urbana é um tema bastante emergente no campo acadêmico da Gestão Pública no Brasil, aumentando gradativamente o conhecimento gerado sobre o assunto ano após ano e ganhando força cada vez mais a partir da promulgação do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Além disto, percebe-se que a Municipalização do Trânsito ganhou força com a chegada da Lei de Mobilidade Urbana, mas que muitas cidades ainda carecem de projetos técnicos de qualidade, de organização interna, de captação de recursos financeiros. Ademais, é necessário que os gestores tomem iniciativas, que demonstrem interesse pelo processo de Municipalização do Trânsito.

A mobilidade urbana e a municipalização do trânsito não favorecem apenas aos moradores do município, mas todos aqueles que por algum motivo precisam transitar por este. Desta forma, ao se estabelecer políticas públicas direcionadas à melhoria da mobilidade urbana, se enriquece em contrapartida a mobilidade pendular (quando o indivíduo precisa se deslocar de uma cidade para outra para trabalhar), fenômeno este que é crescente nas últimas décadas principalmente nas regiões metropolitanas.

É louvável a iniciativa do Ministério das Cidades em criar indicadores para avaliar o funcionamento da Lei de Mobilidade Urbana no que se refere à eficiência. Contudo, estes indicadores não conseguem representar em sua totalidade e de modo claro a efetividade da lei e se distancia muito das pequenas cidades que não possuem recursos gerenciais, estruturais e financeiros para de fato obterem a eficiência como é proposta pelo Ministério das Cidades.

O fato de descentralizar a gestão do trânsito dando às cidades a responsabilidade da municipalização do trânsito possibilita as gestões municipais maior autonomia para cuidar de assuntos locais e uma arrecadação advinda das multas de trânsito (que pode ser reinvestida em equipamentos urbanos da própria cidade), sendo este um dos pontos mais positivos da municipalização do trânsito.

É necessário ressaltar que a burocratização pode se tornar um entrave para a eficiência da Mobilidade Urbana e da Municipalização do trânsito, assim como, a falta de informações entre transições de governos e desinteresse dos gestores municipais. Isto pode ser contornado facilitando os instrumentos de comunicação e a interação entre os órgãos participantes do processo de municipalização do trânsito.

O termo efetividade é demasiadamente complexo, exige uma reflexão bem mais profunda para compreendê-lo em sua completude com os seus significados e métricas. No campo temático do trânsito percebe-se que eficiência está ligada essencialmente ao cotidiano das pessoas e isso se expressa através da redução de acidentes, em ruas perfeitamente sinalizadas, em um meio ambiente menos degradado pela poluição dentre outras expressões práticas.

Após a pesquisa bibliográfica percebeu-se que a grande maioria dos trabalhos publicados na área são de abordagem qualitativa, existindo poucos trabalhos essencialmente quantitativos sobre a temática no Brasil. Isto mostra que há espaço para inúmeras pesquisas nos próximos anos acerca de trânsito e todo o universo que o compõe, principalmente sob a ótica quantitativa na ciência da Gestão Pública.

Este trabalho apresenta fatores que colaboram para efetividade da Mobilidade Urbana a partir do campo da Municipalização do Trânsito. Sugere-se para estudos posteriores um aprofundamento da temática, assim como, a criação de métricas qualitativas e/ou quantitativas de cada um dos fatores apontados. Ainda é possível que estudos posteriores apontem novas problemáticas relativas aos fatores, assim como, novas opções de melhorias.

A Paraíba já avançou muito nos últimos anos, e a tendência é que avance ainda mais se cada gestor se preocupar com o trânsito não apenas como uma forma de arrecadação, mas como um sistema que possibilitará ganhos tantos financeiros, quanto de bem estar, de mobilidade das pessoas e de civilidade como um todo.

Observa-se que há insuficiente literatura acerca da temática municipalização de trânsito e mobilidade urbana, principalmente quando se trata de caracterização de espaços geográficos como é o caso do Estado da Paraíba. Há a necessidade de que os órgãos regulamentadores e fiscalizadores incentivem ainda mais os municípios a realizarem o processo de municipalização do trânsito, assim como, divulguem mais dados sobre a realidade de trânsito nos municípios.

Além disto, os gestores principalmente das cidades menores do Estado, devem observar os benefícios no longo prazo que terão ao municipalizar o seu trânsito. Só assim, teremos uma melhor distribuição das áreas geográficas, não se restringindo assim na maioria das vezes as cidades que se localizam em regiões metropolitanas.

Historicamente ainda temos um agravante, o fato de termos o Coronelismo ainda presente em muitas cidades e a troca alternada de grupos políticos que dividem o poder e tantas vezes apenas estão preocupados com realidades privadas que diferem do bem estar público. Todavia, a criatividade, o empenho, a organização, a colaboração e o envolvimento da comunidade local são sem dúvidas extremamente importantes para driblar os fatores negativos que causam inércia ao processo de municipalização de trânsito e falta de efetividade da Mobilidade Urbana.

Além disto, é necessário construir parcerias-chave visando a redução de custos, o aprimoramento dos profissionais envolvidos e a melhor utilização/compartilhamento dos

recursos e materiais. O trânsito é uma construção de todos e cada indivíduo colabora efetivamente para que o sucesso das ações de mobilidade urbana e municipalização aconteçam. É preciso encarar o trânsito como fator estratégico para o bem estar do coletivo, para reduzir problemas de mobilidade urbana e para o desenvolvimento geral do Estado e do País.

THE EFFECTIVENESS OF THE MOBILITY LAW IN THE CONTEXT OF THE INITIATION OF THE MUNICIPALITY OF TRANSIT:

Reflections about the State of Paraíba

SUMMARY::

This article contextualizes how the Urban Mobility Law has not yet succeeded, at least in its fullness, in making the Traffic Municipality effective in many municipalities with more than twenty thousand inhabitants, specifically in the State of Paraíba . It is noticeable that we are still far from the desired effectiveness and that we are now beginning to take the first steps with regard to efficiency (which is a component of effectiveness). In Paraíba the reality is still far from ideal, we only have 27 of the 223 municipalities with municipal traffic (around 12.11%), and of these, only 15 are part of the universe of cities with more than 20,000 inhabitants. The cities of Paraíba that have already municipalized their transit are mostly those that concentrate more wealth and that have greater population. The study also shows the Government's advances in creating metrics to assist in the process of Urban Mobility and how these initiatives are still far from becoming a reality, especially in small cities. It also presents a compilation of key factors to reach effectiveness, as well as the limits of these factors and suggestions for their improvement. Among the problems studied, there were some central problems that hinder the municipalization of traffic, among them, the lack of commitment of the managers, excessive bureaucratization, lack of training and qualified projects and lack of financial planning of the municipalities. The study also presents the legal-legal aspects that limit the reality of Brazilian traffic, evidencing even the roadmap for a municipalization of traffic. The work is all theoretical and uses the qualitative approach to reflect on the theme. Among the main reflections are the role of public managers in this Transit Municipalization process, the improvements that the Traffic Code and the Urban Mobility Law have brought to the reality of Brazilian cities, and the impasses that block the success of the National Plan Of Urban Mobility (PNMU). In addition, it reflects how all people are responsible for the success of the construction of a society more responsible for their traffic and their mobility.

Key words: Urban Mobility. Municipalization of traffic. Effectiveness. Public Managers. Municipalities of Paraíba.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus que permitiu que tudo isso acontecesse, ao longo de minha vida, e não somente nestes anos como universitária. Aos meus queridos orientadores, Vanderson Carneiro e Eg Porto, pelo empenho dedicado à elaboração deste trabalho, pela amizade, paciência, compreensão e imprescindível orientação acadêmica.

Agradeço a todos os professores por me proporcionar o conhecimento não apenas racional, mas a manifestação do caráter e afetividade da educação no processo de formação profissional. A palavra mestre, nunca fará justiça aos professores dedicados aos quais sem nominar terão os meus eternos agradecimentos. Aos meus pais, Fátima Alves e Everaldo Almeida, pelo amor, incentivo e apoio incondicional. Agradeço a minha Avó, Maria de Lourdes, heroína que me deu apoio, incentivo nas horas difíceis, de desânimo e cansaço. Obrigada aos meus tios, primos e irmão por todo amor. Minha eterna gratidão ao meu primo Bruno Henrique, por toda dedicação e apoio durante todo o curso. Palavras nunca serão suficientes para o agradecer.

A todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, aos meus amigos de graduação, meu muito obrigada.

REFERÊNCIAS

ALVES, Henrique. **Medida provisória prorroga prazo para elaboração de planos municipais de mobilidade urbana**. 2016. Disponível em: <<http://seculodiario.com.br/31027/13/medida-provisoria-prorroga-prazo-para-elaboracao-de-planos-municipais-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 26 abr. 2017.

BRASIL. Constituição (1997). Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.. **Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997..** Brasília, DISTRITO FEDERAL, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 10 maio 2017.

_____. Constituição (2001). Lei nº 10257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.. **Lei no 10.257, de 10 de Julho de 2001..** Brasília, DISTRITO FEDERAL, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 10 maio 2017

_____. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. **Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF, 03 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 10 abr. 2017.

_____. Ministério das Cidades, 2013. **Mobilidade Urbana e Desenvolvimento Urbano**. 2013. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2016.

_____. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade Urbana é desenvolvimento Urbano!** 2005. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2017.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Indicadores de efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/ArquivosPDF/relatorio-indicadores-efetividade-pnmu.pdf>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

CAMPOS, Márcia da Conceição Antunes. **Mobilidade Urbana – Carpooling**. 2002. 128f. Dissertação (mestrado) – Universidade do Porto. Programa de Pós-Graduação em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano. Faculdades de Arquitectura e Engenharia. Porto. 2002.

COSTA, Adriano Ribeiro da. **O Gênero Textual Artigo Científico: Estratégias de Organização**. In: II SEMANA NACIONAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO IFPE – CAMPUS CARUARU, 2., 2011, Caruaru. Anais... Caruaru: Nd, 2011. Disponível em: <http://www.ufpe.br/napead/repositorio/objetos/edital19/corpora/organizacao_do_artigo_cientifico_modulo_1.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2017.

Confederação Nacional de Municípios. **Municipalização do Trânsito**. Brasília: CNM, 2013.

CRUZ, Franciane Cougo da; CRUZ, Anderson Cougo da; CERETTA, Paulo Sergio. **Mensuração da satisfação dos usuários do sistema municipal de estacionamento rotativo pago**. Rev. Bras. Gest. Urbana, Curitiba, v. 9, n. 1, p.19-24, 16 jan. 2016. Quadrimestral. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/urbe/v9n1/2175-3369-urbe-2175-3369009001AO02.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2017.

DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito). **Municipalização do trânsito: roteiro para implantação / Apresentação: Ministro da Justiça José Gregori**. Brasília-DF: Denatran, 2000.48p. il. Disponível em: <http://www.destran.com.br/links/transito/legislacao_manual.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2017.

DENATRAN. **Municipalização**. 2017. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/index.php/municipalizacao>>. Acesso em: 25 mai. 2017.

DUTRA, Olívio. Trânsito, **questão de cidadania**. **Cadernos Mcidades Trânsito**. novembro de 2004.

FARIA, Leonardo Rocha de. **Municipalização do Trânsito**: Análise da Competência de Gestão Local da circulação prevista no Código de Trânsito Brasileiro, a partir da experiência de municípios mineiros. 2008. 118 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Instituto de Geografia, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

FERIANCIC, Gabriel et al. **Plano de mobilidade urbana, o novo instrumento de gestão pública**. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 19., 2013, Brasília. Anais... . Brasília: ANTP, 2013. p. 1 - 9.

FONSECA, João José Saraiva da. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

FRANÇA, Luís Claudio Rodrigues de; JACQUES, Maria Alice Prudêncio. **Avaliação da Eficácia da Gestão do Trânsito em Nível Municipal**. In: Confederação Nacional do Transporte - CNT; Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes - ANPET. (Org.). Transporte em Transformação XII - Trabalhos vencedores do Prêmio CNT Produção Acadêmica 2007. Brasília: Positiva, 2008, v. 1, p. 143-162.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (Org.). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. 120 p.

GUIMARÃES NETO, Mario Queiroz. **Parceria público-privada como solução de mobilidade urbana: O caso do metrô/BH**. In: CONGRESSO CONSAD DE GESTÃO PÚBLICA, 3., 2010, Brasília. Anais... . Brasília: CONSAD, 2010. p. 1 - 24.

GOMES, Eduardo Granha Magalhães. **Gestão por Resultados e eficiência na Administração Pública**: uma análise à luz da experiência de Minas Gerais. 2009. 187 f. Tese (Doutorado) - Curso de Outorado em Administração Pública e Governo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2009. Disponível em: <www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/.../tese_eduardogranha.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2017.

GÜNTHER, Hartmut. **Pesquisa Qualitativa Versus Pesquisa Quantitativa**: Esta É a Questão?. Psicologia: Teoria e Pesquisa, n. 2, p.201-210, 12 maio 2006. Quadrimestral. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ptp/v22n2/a10v22n2.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2017.

IBGE: Brasil em Síntese. **Brasil em Síntese**. 2017. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 23 maio 2017

ITDP BRASIL (Rio de Janeiro) (Ed.). **Estratégias para aumentar a efetividade dos investimentos federais em infraestrutura de transporte urbano**. 2016. Disponível em: <http://2rps5v3y8o843iokettbxny.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2016/02/posicionamento_02.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2017.

KAUARK, Fabiana; MANHÃES, Fernanda Castro; MEDEIROS, Carlos Henrique. **Metodologia da Pesquisa**: Guia Prático. Itabuna: Via Litterarum, 2010. 86 p.

KNEIB, Erika Cristine. **Centralidades urbanas e sistemas de transporte público em Goiânia**, Goiás. Rev. Bras. Gest. Urbana, Curitiba, v. 8, n. 3, p.306-317, 20 jun. 2016. Quadrimestral. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/urbe/v8n3/2175-3369-urbe-2175-3369008003AO02.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2017

LIMA, Wagner (Ed.). **Trânsito só foi municipalizado em 10% das cidades da PB, diz Denatran. 2014**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2014/04/transito-so-foi-municipalizado-em-10-das-cidades-da-pb-diz-denatran.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

MACHADO, Adriane Picchetto. Um olhar da psicologia social sobre o trânsito. In: ALCHIERI, João Carlos; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena (Org.). Comportamento humano no trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 123-133.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 310 p.

NASSAR, Victor; VIEIRA, Milton Luiz Horn. **O compartilhamento de informações no transporte público com as tecnologias RFID e NFC: uma proposta de aplicação**. Revista Brasileira de Gestão Urbana (brazilian Journal Of Urban Management), Curitiba, 22 jul. 2016. Quadrimestral. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/urbe/2017nahead/2175-3369-urbe-2175-3369009002AO12.pdf>>. Acesso em: 24 abr. 2017.

NEVES, Diogo de Mendonça. **Municipalização do Trânsito Em São Bento/PB**. 2014. 61 f. Monografia (Especialização) - Curso de Pós-graduação “lato Sensu” em Psicologia do Trânsito, Universidade Paulista/unip, Maceió, 2014. Disponível em: <http://www.netranstransito.com.br/arq_download/Monografia_DIOGO_DE_MENDONCA_FINAL.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2017.

PINHEIRO, Edmar Dias Cacho. **Gestão pública municipal: Políticas de mobilidade urbana na cidade de Aracaju**. In: ENANGRAD, 24., 2013, Florianópolis. Anais... .Florianópolis: ENANGRAD, 2013. p. 1 - 12.

MATTEI, Juliana Flávia; AMORIM, Laura Lúcia da Silva; LIEDKE, Mônica Souza. **Trânsito urbano: o limiar do caos? Políticas de gestão e Mobilidade Urbana**. RFD- Revista da Faculdade de Direito da UERJ, v.1, n. 19, jun./dez 2011.

OLIVEIRA, Antônia Maria de Fátima. **ONU – DÉCADA DE AÇÕES PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO 2011 – 2020**. 2016. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema14/2016-500_onu-decada-de-acoes-para-a-seguranca-no-transito-2011-2010-antonia-maria-de-fatima-oliveira>. Acesso em: 01 ago. 2016.

OLIVEIRA JÚNIOR, João Alencar. **Direito à mobilidade urbana: a construção de um direito social**. Revista dos Transportes Públicos, Cidade do México, v. 1, n. 33, p.63-75, jan.-abr. 2011. Quadrimestral.

RAMALHO, Hilton Martins de Brito; BRITO, Danyella Juliana Martins de. **Migração intrametropolitana e mobilidade pendular: evidências para a região metropolitana do Recife**. Estud. Econ., São Paulo, v. 46, n. 4, p.823-877, 27 jul. 2016. Trimestral. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ee/v46n4/0101-4161-ee-46-04-0823.pdf>>. Acesso em: 19 abr. 2017.

SeMob (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana). **PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Diretoria de Mobilidade Urbana – DEMOB, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD, Projeto BRA/00/019 – Habitar – BID, 2007. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>, acesso em 24 de julho de 2016.

SILVA, Gilson Martins da et al. **Gestão pública para mobilidade urbana:** a viabilização do uso de bicicletas em uma cidade do sul de Minas Gerais. In: Simpósio de Excelência Em Gestão E Estratégia, 10., 2013, Resende. Anais... . Resende: SEGET, 2013, p. 1 - 9.

SILVA, Diuslene Rodrigues da. **Política Nacional de Trânsito:** possibilidade de intervenção pela via da educação. In: XX Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 20., 2016, Foz do Iguaçu. Anais... . Foz do Iguaçu: ABEP, 2016. p. 1 - 15. Disponível em: <<http://187.45.187.130/~abeporgb/xxencontro/files/paper/421-432.pdf>>. Acesso em: 24 mar. 2017.

SILVA NETO, Francisco Borges da. **Municipalização do Trânsito Urbano de Caicó:** Aspectos Legais e Perspectivas. 2015. 26 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Departamento de Direito, Universidade Federal do Rio Grande do Norte - Ufrn, Caicó, 2015. Disponível em: <https://monografias.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/2504/6/Municipaliza%C3%A7%C3%A3o%20do%20tr%C3%A2nsito_Monografia_SilvaNeto.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2017.

SIMINO, Mariana. **Municipalização do trânsito:** apesar de obrigatória, atinge apenas 25% dos municípios brasileiros. 2014. Disponível em: http://www.sinaldetransito.com.br/notas/Excom_municipalizacao-leiMob_100314-1.pdf. Acesso em: 20 de julho de 2016.

SOUZA, Sildomar Silva de; CALVET, Marcelo Silva. **Municipalização do Trânsito no Brasil e seus efeitos.** In: SIMPÓSIO DE TCC DO ICESP, Não use números Romanos ou letras, use somente números Arábicos., 2014, Brasília. Anais... . Brasília: Icesp, 2014. p. 398 - 408. Disponível em: <http://nippromove.hospedagemdesites.ws/anais_simposio/arquivos_up/documentos/artigos/5a0a49d46ec4fef041c11b2421fcc349.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara . **O que é trânsito.** São Paulo: Brasiliense, 1998 (Coleção Primeiros Passos).

VIEIRA, Sônia. **Princípios da estatística.** São Paulo: Pioneira, 1999.144 p.